N° 325. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

1er Décembre 1904
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

LE CHIEN CHAUFFEUR

... .. (Voir l'article à l'intérieur du numéro) ... ...

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL-PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES

Adresse Telegr: AMCHARLEY PARIS
Telephone 549-77 509-36

C. L. Charley

La Semaine Comique, par Henriot.

— J'organise une course !
— Ah ! ah !
— Une course de cartes postales...
— Comment ça ?
— Celle qui fera le tour du monde en moins de temps...

— La marquise demande que nous donnions à sa fille comme cadeau de noces une automobile...
— Diable !...
— Elle dit que notre nom sera dans tous les journaux.

— C'est une affaire merveilleuse pour laquelle je ne vous demande que 100.000 francs : l'organisation de Gondoles automobiles à Venise et d'un tir au pigeon sur la place Saint-Marc.

— Vous n'avez pas le téléphone chez vous ?
— Non... J'envoie mes dépêches par un coureur à pied. Il va dix fois plus vite que la communication.

EMBROCATION ATHLÉTIQUE MÉRÉ
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent.
COMPLÉMENT INDISPENSABLE
de l'entraînement
AUX SPORTS

Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS

le Flacon 1f 50
Franco Gare 2f 10
3 FLACONS Franco Gare 5f

DELICIEUSE HUILE D'OLIVE
EXPÉDIÉE PAR BIDONS DE 10, 15 ET 20 KILOS
Représentants demandés partout
CARROUCHÊ Frères, à Salon (Bouches-du-Rhône)

MOTO
NAPHT

NEVRALGIES MIGRAINES. — *Guérison certaine* par les Pilules Antinévralgiques du Dr CRONIER
Boîte 3 fr. SCHMITT, Phien, 75, Rue La Boëtie, Paris.

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

PRIX MODÉRÉS

Chenil de la Gare d'Auteui
Grand choix de chiens c toutes races, de garde, d chasse et d'appartement
109, b. Exelmans (Paris-Auteu
Maison d'élevage en Seine-et-Oi

23, Avenue de la Grande-Armée PARIS

Automobiles
RICHARD-BRASIER

PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la
Coupe GORDON-BENNETT (1904)

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une p
reté absolue, guérit
48 HEURES
les écoulements qui ex
geaient autrefois d
semaines de traiteme
par le copahu, le cub
be, les opiats et l
injections.
113, faub. St-Honoré, Pa

GAZ A LA CAMPAGN
Installations rapides, économ
ques et à la portée de tou
donnant la lumière et le chauffage sans danger.
Prix : depuis 35 francs, bec et fourneau compri
DEVIS SUR DEMANDE ADRESSÉE A
M. DEMONCHY, 29, rue Baudin, LEVALLOIS (Sein
Téléphone : 102

VOLTAIRE articulé avec Tablette
pour MALADE OPPRESSÉ
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine
Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 423 fig.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . **18 fr.**
ETRANGER . . . . . **20 fr.**
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

1er Décembre 1904. — N° 325
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

(Cl. J. Beau.)

JIMMY MICHAËL, LE CÉLÈBRE STAYER AMÉRICAIN QUI VIENT DE MOURIR

Nous avons appris, la semaine dernière, la mort de Jimmy Michaël, qu'on appela si longtemps le Petit Prodige. Avec Michaël disparaît une des figures les plus célèbres du sport cycliste international. Jamais stayer n'étonna plus le monde, jamais coureur ne fut si longtemps invincible. Michael s'était embarqué, il y a quelques jours, pour l'Amérique à bord de la Savoie *en compagnie de Gougoltz et de Petit-Breton. Victime d'une attaque de* delirium tremens, *il succomba en mer, deux jours après le départ du Havre.* (Voir l'article pag e976.)

Ce que l'on fait avec un Moteur à essence

Le rôle de l'automobile et du moteur à explosions se précise de jour en jour dans les manifestations commerciales ou autres de la vie courante. Après la diffusion, rapide en ces dernières années, de la voiture de grand tourisme, le développement du véhicule suit sensiblement la même gradation ascendante ; le moteur à essence trouve des applications diverses dans les services publics et il faut voir là l'indice d'une utilisation définitive sinon exclusive de la locomotion mécanique.

C'est une voiture à moteur qui emportera dorénavant vers les lointaines banlieues, les résidus de la vie parisienne.

QUAND cet aimable fonctionnaire qui occupa la préfecture de la Seine — M. Poubelle, pour ne pas le nommer — créa ces véhicules d'utilité première auxquels son nom devait rester attaché, il ne prévoyait pas qu'un jour viendrait où les poussives haridelles qui portaient au loin toutes les petites saletés de notre vie ménagère seraient remplacées par des véhicules à traction mécanique. En fait, il n'y a guère à s'extasier de nos jours sur cette transformation, conséquence logique de l'évolution naturelle du progrès.

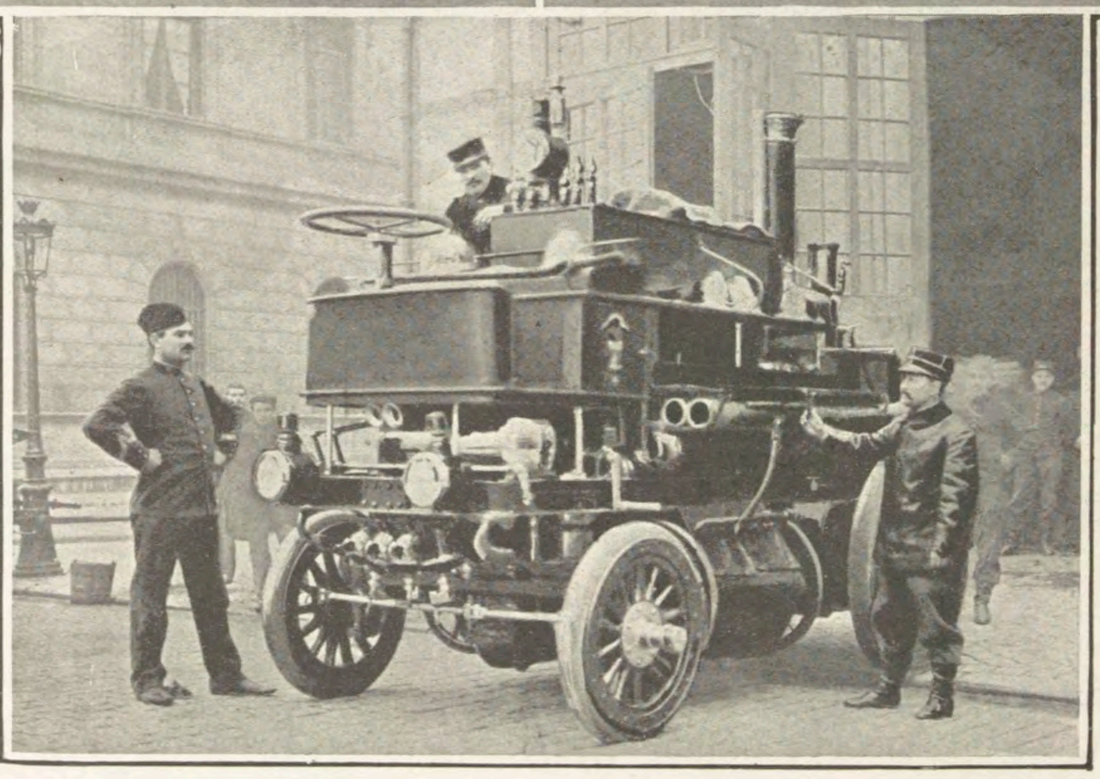
notre vieille ennemie la poussière, qui a l'air de se rebiffer.

Sans prétendre que les voitures automobiles de livraison qui circulent dans Paris sont légion, leur nombre est aujourd'hui suffisamment imposant pour démontrer sans phrases que le grand commerce parisien trouve dans leur mise en service des avantages économiques que les nobles bêtes ne lui donnaient pas. C'est là la première application toute rationnelle de l'automobile parvenue aujourd'hui à un degré de perfection qui laisse place à bien peu d'aléas.

C'est elle encore qui remplacera le classique tonneau et, espérons-le, l'arroseur au tuyau serpentiforme.

La classique poubelle — puisqu'il faut l'appeler par son nom — est en passe de disparaître à brève échéance pour faire place à un genre de véhicule automobile de conception plus moderne.

La carrosserie préhistorique dont la vétusté n'a d'égale que la lente allure — l'arroseuse, qui inonde avec tant de charmes les allées du Bois et les rues de Paris où on ne lui demande que d'abattre la poussière — est elle-même menacée dans son existence. Le jour est prochain où les tonneaux seront définitivement remisés dans le dépôt du matériel de la Ville de Paris. Leur emploi restera tout indiqué pour l'épandage des westrumites et goudrogénites destinées à combattre



Pour les pompiers de Paris, il y a déjà longtemps qu'ils ont fait connaissance avec la pompe à pétrole.

Elle qui portera aux quatre coins de la ville et de la banlieue les emplettes des Parisiennes.

Les visiteurs du dernier Salon de l'Automobile ont pu voir de près la pompe à incendie construite pour le régiment des sapeurs-pompiers de Paris. Les essais concluants faits dans ce sens tant en Angleterre qu'en Amérique, les expériences premières poursuivies en France, laissent supposer la rapide disparition des attelages dans les postes d'incendie de la grande ville.

Quelque habile que soit la manœuvre de mise en route, quelque rapides que soient les robustes percherons actuellement en service, ils ne peuvent supporter la comparaison avec les véhicules à traction mécanique dans des circonstances où l'essentiel est avant

tout de gagner du temps. Ici encore c'est une victoire de l'industrie nouvelle à enregistrer.

L'omnibus destiné au transport en commun des voyageurs circule avec succès dans certaines régions. Des essais heureux ont été faits cet été encore sur le joli mais pénible parcours de Trouville à Honfleur. Etretat et Le Havre sont desservis par le même mode de locomotion.

Le triporteur à moteur est le corollaire du triporteur à pédales. Il rend d'indéniables services, grâce à un moteur léger de faible puissance et de consommation économique.

Le Parisien qui flâne de par les rues a peut-être remarqué une application assez inattendue du moteur à essence. On sait que de temps à autre les pavés en bois font des leurs, surtout après un hiver neigeux.

Lorsqu'il les a remplacés par des neufs, le service de la voirie songe à utiliser les vieux qui ne sont pas encore appelés à la réforme. Il n'y a pas de petites économies. Pour retaper les vieux pavés, on les équarrit en les rabotant à la meule. Cette meule est mécaniquement actionnée généralement par l'électricité. Quand l'administration n'a pas à proximité une prise de courant, elle demande au moteur à explosions l'énergie que l'électricité ne peut lui donner.

Le nettoyage par le vide, le dernier cri dans l'art d'aspirer la poussière des appartements, emprunte également la collaboration du moteur à quatre temps.

C'est grâce à lui que fonctionne la pompe qui vient chercher dans les coins les plus reculés, dans les refuges les plus inaccessibles, l'amas de particules invisibles, de microbes et de bacilles que des années de balayage et de plumeau y avaient laissés s'accumuler. Et je ne désespère pas de voir une autre pompe plus modeste, dont les halètements ne se produisent que sous le voile de la nuit, avoir recours aussi à l'aide du moteur à essence, on ne se plaindra pas dans ce cas que le gaz d'échappement empeste l'atmosphère.

J'ai vu l'autre jour, dans une petite foire d'un village éloigné, un humble manège de chevaux de bois mis en mouvement par un modeste «cheval trois quart», détaché d'un vieux tricycle hors de service. Dame, il fallait l'aider au démarrage ; mais une fois parti, cela marchait encore assez bien. Et le vieux cheval, tout en paissant une herbe rare autour de la roulotte, souriait à ce compagnon qui faisait tant de pétard pour faire la même besogne qu'il accomplissait jadis, lui, en silence.

Toutes ces applications de natures essentiellement diverses prouvent que de jour en jour l'initiative privée trouve dans l'automobilisme et ses dérivés les usages les plus curieux, les plus pratiques, et qu'il y a quelques années on était encore loin de soupçonner.

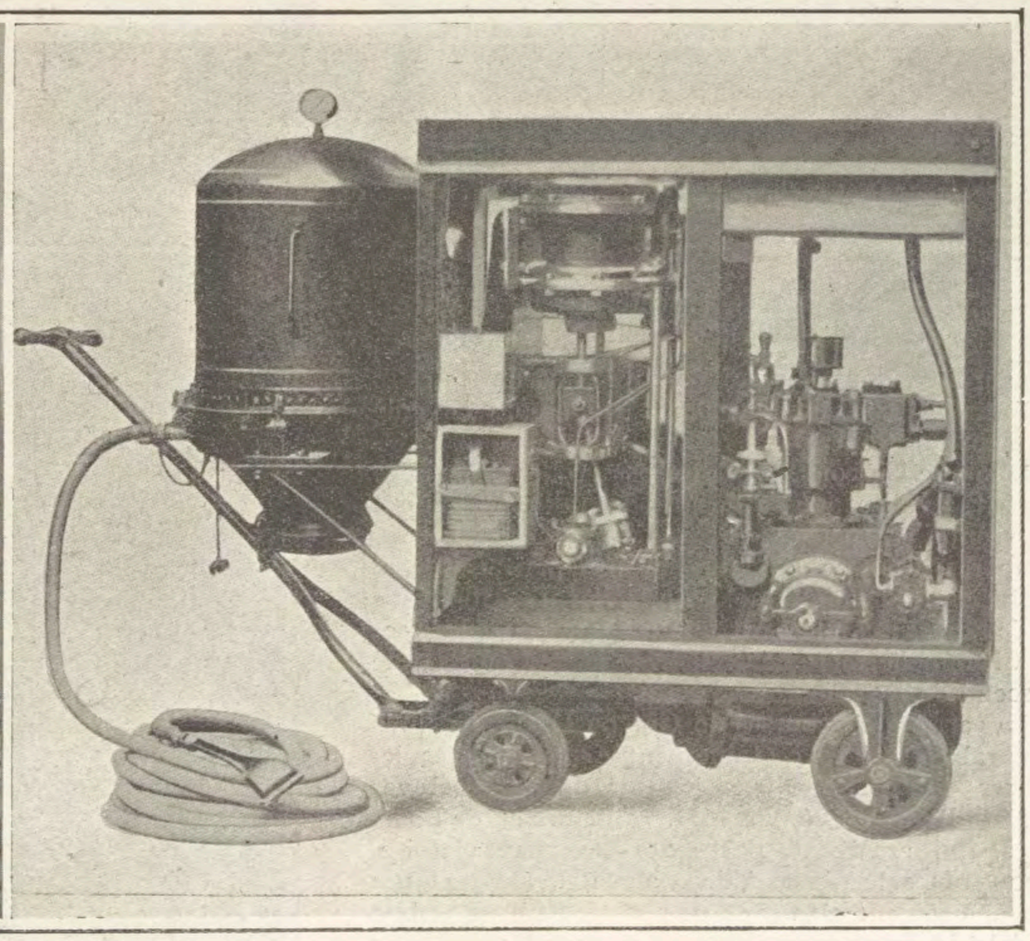
Et ce n'est là que le début!...

GEORGES PRADE.

Les percherons de la Compagnie des Omnibus ne seront plus bientôt que souvenir.

Et la cavalerie légère des tris porteurs remplacera par l'essence les muscles de ses conducteurs.

Dans un rôle plus modeste et plus sédentaire, le moteur à ailettes prête son concours au pavage de nos rues.

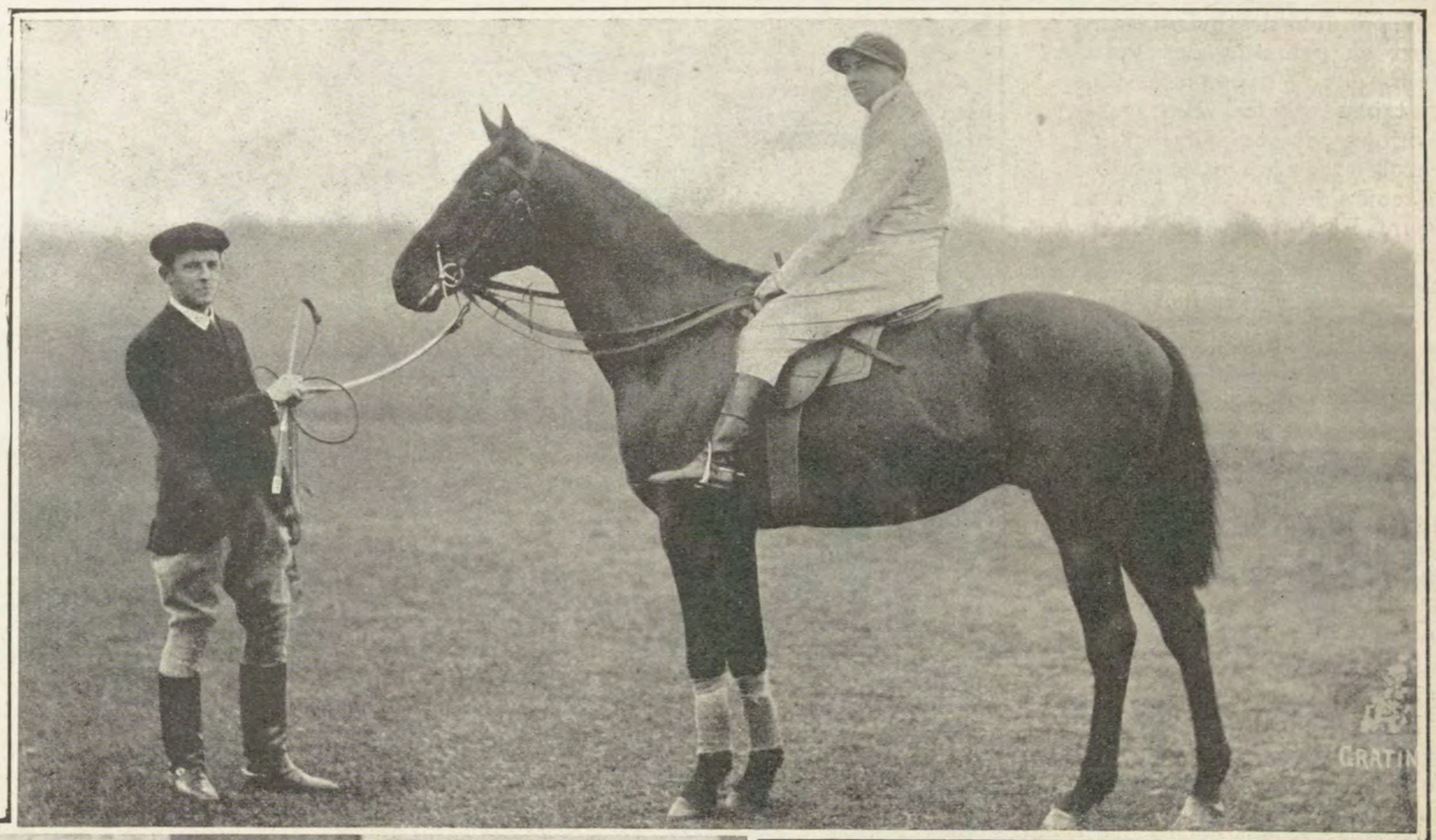


... Tout comme au nettoyage de nos appartements, en attendant que nous ayons des domestiques à pétrole.

LE GRAND PRIX DE L'ÉLEVAGE A AUTEUIL

C'était dimanche la dernière grande réunion d'Auteuil, celle du Grand Prix de l'Elevage. D'après les conditions de cette épreuve, la Commission des Haras nationaux peut acheter le vainqueur pour une somme de 20.000 francs, s'il est âgé de 4 ans, 10.000, s'il a 5 ans ou au-dessus, suivant les conditions ordinaires qui régissent les achats d'étalons.

Les conditions du Grand Prix de l'Elevage ont été modifiées en 1903; le prix d'achat du vainqueur a été réduit à 10.000 francs, s'il est âgé de 5 ans et au-dessus. Pour la première fois, dimanche, les haras nationaux ont usé du droit que leur a conféré le nouveau règlement, et ils ont pu, pour une somme relativement minime, 10.000 francs, acheter un excellent cheval de très belle origine, dont les performances antérieures et

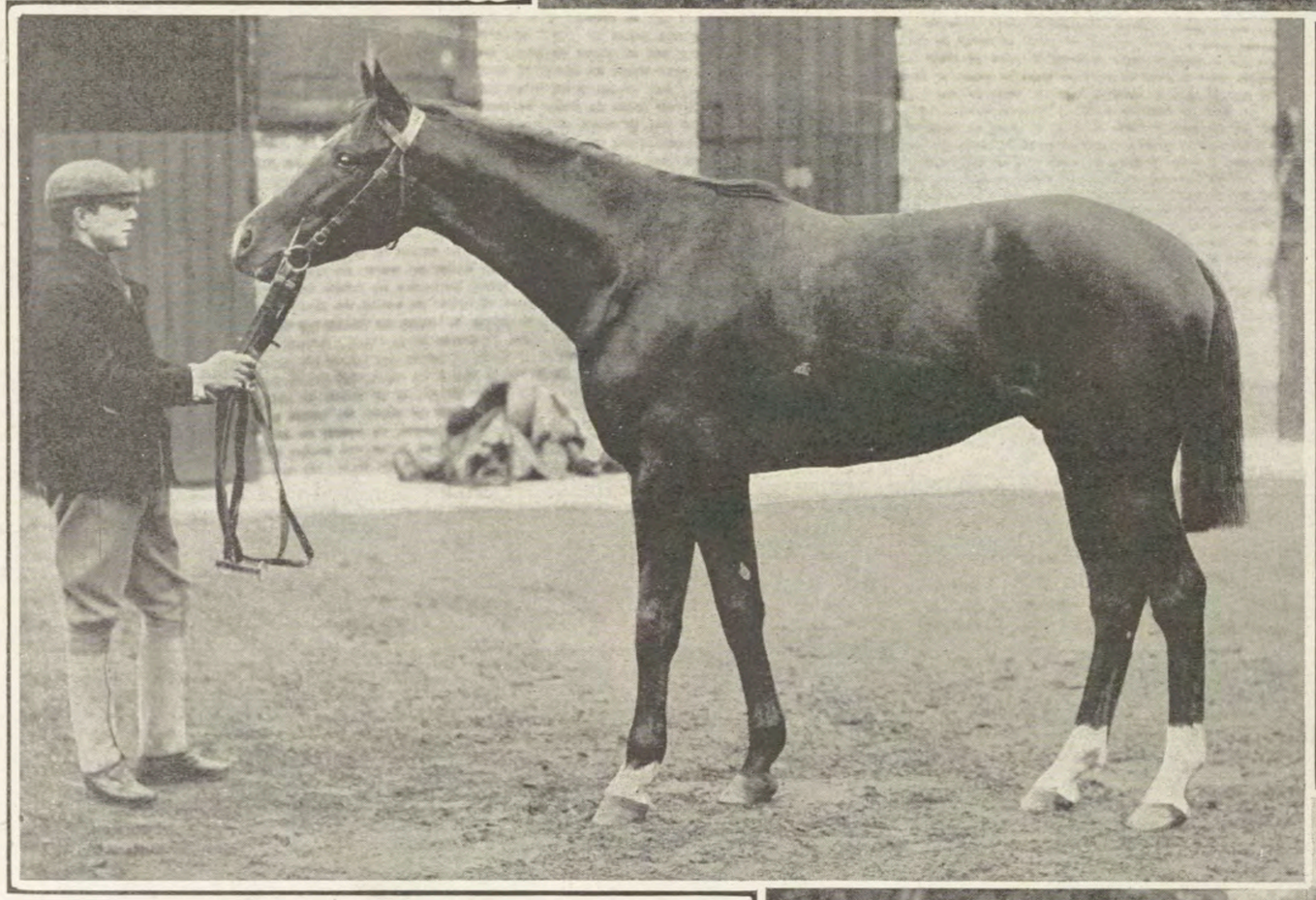


Gratin, par Clairon et Glaneuse, à Mme Ricotti, gagnant du Grand Prix de l'Elevage, en 1900.

après une place de second derrière Flâneur dans le Prix de Neaufles, à Maisons-Laffitte, il gagna pour son nouveau propriétaire le Prix de Saint-Pierre-d'Azif à Deauville ; c'est, du reste, sa seule victoire à 4 ans, sur treize courses disputées. Mis sur les obstacles cette année, il ne tarda pas à se distinguer dans sa nouvelle spécialité, puisque, avant sa victoire de dimanche, il comptait à son actif la somme de 84.500 francs. Les 54.930 francs du Grand Prix de l'Elevage, 9.350 francs à 4 ans et 15.850 francs à 3 ans, portent à 164.300 les sommes gagnées par Gascon II.

L'an dernier, Winnipeg, vainqueur de cette même épreuve, fu acheté par les haras nationaux 20.000 francs ; il avait 4 ans et appartenait à M. Ed. Blanc. En 1900, Gratin, à Mme Ricotti, fut pas acheté, le prix de 20.000 francs pour un 5 ans ayant été trouvé trop élevé.

FRANC PICARD.



Ardent II, par Soliman et Ardente, au baron Finot, gagnant du Grand Prix de l'Elevage, en 1898.

l'endurance dont il a fait preuve dans sa carrière d'obstacles, sont une excellente note pour l'avenir de sa production.

Dire que Gascon II est un beau cheval, un type parfait, serait exagéré ; de grande taille, fortement charpenté, il pêche peut-être un peu dans ses membres. Comme origine, par son père Lutin, il est héritier du sang fameux de Dollar, de Monarque et de Plutus ; sa mère est une fille de King Lud et de Citronnelle, mère de Callistrate et de Courlis ; elle descend de Regalia.

La carrière de courses de Gascon II fut des plus honorables, et il est certainement le meilleur steeple-chaser qui ait paru sur le turf depuis quelques années. Il fut élevé par MM. Caillault et de Pourtalès, qui reçoivent, par suite de cette victoire, 5.000 francs de prime. A deux ans, il donna quelques soucis à son entraîneur et ne put paraître en public qu'à la fin de sa troisième année. Sous les couleurs de M. Caillault, il remporta trois prix de séries en province.

Réclamé à 4 ans par le vicomte de Fontarce pour 10.000 francs, plus le montant du prix, 6.000 francs,

Vaucouleurs, par Border Minstrel et Sarigue, au baron Finot, gagnant du Grand Prix de l'Elevage, en 1899.

LE TRAIN RENARD DANS LA NEIGE

Une halte sur la route à la sortie de Saint-Saens.

Le train Renard faisait dimanche un nouvel essai sur la route, très accidentée, de Rouen à Dieppe, par Saint-Saens. La neige et le verglas qui couvraient les routes ont rendu d'autant plus concluante cette expérience, à laquelle assistaient le préfet de la Seine-Inférieure, les sous-préfets de Neufchâtel et de Dieppe, les ingénieurs des ponts-et-chaussées et des mines et les conseillers généraux de la région, très intéressés par cette solution élégante des transports en commun.

Les PARLEMENTAIRES SCANDINAVES en AUTOMOBILES

Les automobiles mises à la disposition des délégués Scandinaves arrêtées devant le Ministère des affaires étrangères.

Les délégués des Parlements danois, suédois et norvégien, qui honorent actuellement Paris de leur visite, ne pouvaient faire autrement que de profiter de l'automobile pour parcourir la ville et ses environs. Des voitures de toutes formes et de toutes marques ont été mises à la disposition de nos hôtes qui remporteront dans leurs pays respectifs une opinion très favorable sur la valeur de notre industrie automobile et l'habileté de nos conducteurs.

LA MORT DE MICHAEL

Par une singulière et douloureuse coincidence, au moment même où Brécy rendait le dernier soupir sur un lit d'hôpital, après une agonie de douze jours, la télégraphie sans fil annonçait la fin subite de Michael, mort, semblait-il, en pleine santé, alors qu'il traversait l'Atlantique sur la Savoie, *se rendant à New-York pour y prendre part à des exhibitions, pendant la course des Six Jours.*

MICHAEL est mort .» Telle est la laconique dépêche que les appareils Marconi transmettaient vendredi soir et qui remplissait d'émotion tout le monde sportif.

Il n'y avait pas une semaine qu'il était parti, plein de gaieté, pour New-York, avec ses camarades des Six Jours, fort heureux de montrer à sa jeune femme sa patrie d'adoption.

Ceux qui ne l'ont connu que dans les dernières années de son existence, n'ont pas vu Michaël, pas plus que n'ont vu Zimmerman ceux qui n'ont assisté qu'à la pénible exhibition qu'il vint faire l'autre année devant le public parisien.

C'est qu'en effet, tous deux furent chacun dans leur spécialité des coureurs uniques et auxquels aucun autre depuis ne mérita d'être comparé. Par des moyens dissemblables et dans des genres différents, tous deux donnèrent cette impression de l'homme qui ne peut pas être inquiété, qui galope toujours « par-dessus le lot » et qui n'a jamais eu à donner toute la mesure de ses moyens. Rien ne rappelait plus l'emballage progressif, irrésistible du « Yankee volant »que la régularité mécanique du petit Jimmy, poussant sans cesse, accélérant sans relâche, à peine penché sur sa machine, la figure souriante, le cure-dent entre les lèvres, sans que ni l'un ni l'autre ne semblassent jamais à l'ouvrage.

Depuis le jour où — ce fut en 1894 — cet incomparable faiseur d'hommes qui eut nom Choppy Warburton, le ramena du pays de Galles où il l'avait déniché, Michael battit tous ceux qui lui furent présentés, en France comme en Amérique. Sur toutes les distances avec entraîneurs, depuis le kilomètre jusqu'aux six heures, il était invincible.

Contre la montre également il se montra digne de sa réputation. Fait unique, son nom figura deux fois sur la liste des recordmen de l'heure, à sept ans d'intervalle ! — en 1895 et en 1902 — avec une différence de près de 30 kilomètres dans les 60 minutes !

Mais il semblait que ce coureur régulier comme une pendule eût besoin d'un horloger. Quand celui-ci vint à lui faire défaut, le mécanisme se dérégla, se détraqua. Le merveilleux automate était cassé. Sur les conseils de Tod Sloan, il voulut être jockey, il monta plusieurs fois en course. Il eut même l'honneur de passer trois fois le poteau premier : deux fois avec Promesse à M. Charron et une fois avec Kansas à M. Rap Sabbit Bey. Mais il ne persévéra pas. Il sembla revenir lui-même il y a deux ans, cela ne dura pas, l'homme était fini. Il eut encore quelques éclairs de peu de durée qui ne trompèrent personne et il venait de contracter un engagement pour faire des exhibitions sur la piste de Madison Square. C'est sur le bateau même que la mort est venue le chercher.

Pauvre Jimmy !

MARCEL VIOLLETTE.

Michaël en 1901.

Michaël lancé par Choppy Warburton (1894).

Michaël lancé par Tom Eck (1902).

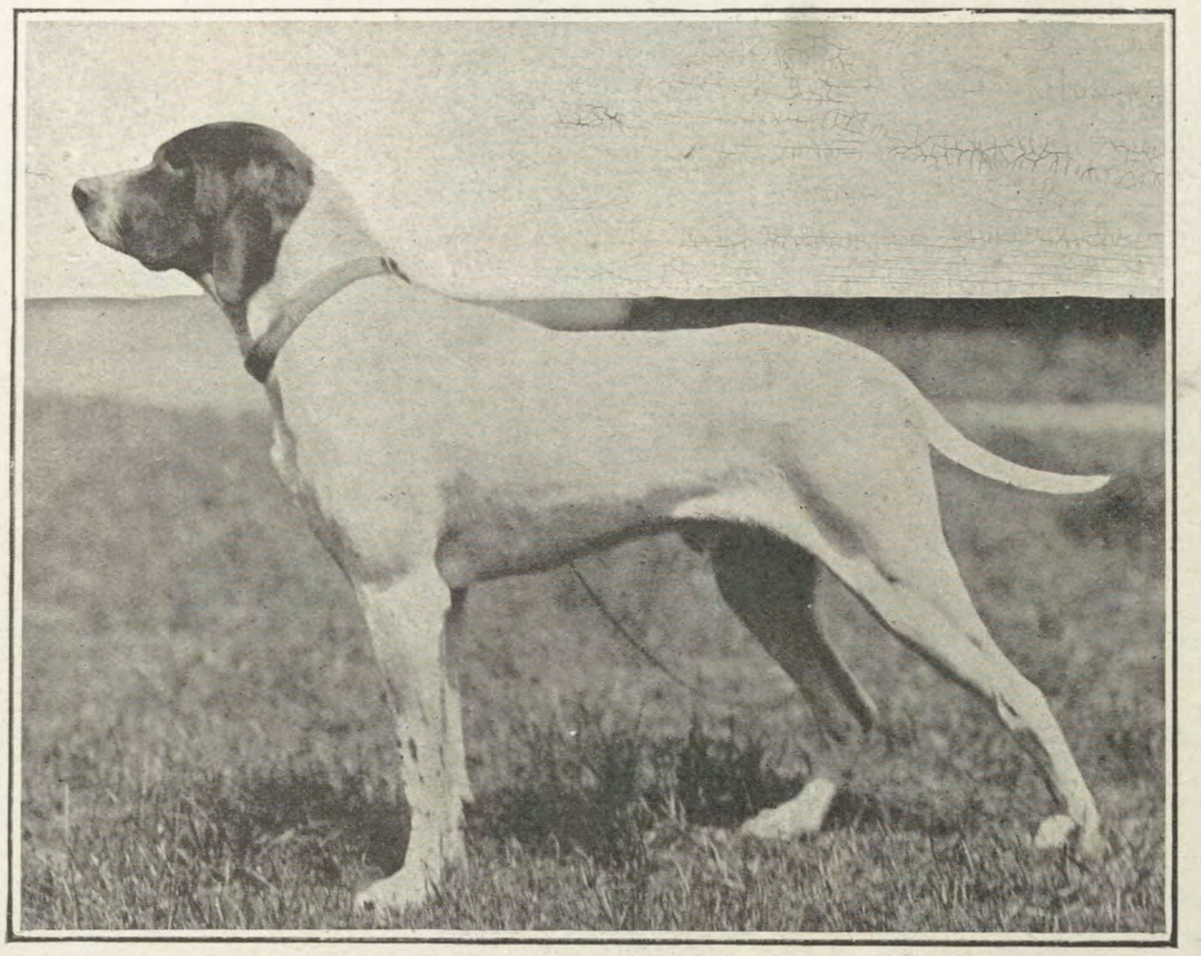
Michaël à l'entraînement sur Hoédic à M. Debray (1901).

LE PRINCE ROYAL DE SERBIE

Le prince royal de Serbie, dont nous donnons ci-dessus la photographie en compagnie de son précepteur le commandant français Vasseur, est un sportsman émérite. Il se livre avec le même succès à la bicyclette, au tennis, au golf. Mais son sport favori est encore le cheval qu'il pratique depuis sa plus tendre enfance.

Pointer ou Braque ? Epagneul ou Setter ?

C'est l'éternelle discussion entre chasseurs : les uns se font les champions de nos braques et de nos épagneuls, d'autres n'admettent que les pointers et les setters. Qui a raison ? Peut-être celui qui n'est ni de l'avis de l'un ni de l'avis de l'autre, et qui estime que le meilleur chien d'arrêt est le bâtard sans race définie, bien habitué à son terroir et à son maître, malgré sa différence avec les types de race.



Stop, braque français, à M. Le Coulteux.

Les chasseurs de chaque pays ont non point peut-être créé des races — et cependant... — mais habitué les chiens à leur manière de chasser ; et il en fut ainsi de tous les temps. A l'époque où la fauconnerie était le principal mode de chasse, les chiens quêtaient et faisaient envoler le gibier ; c'est encore ce qui se passe en Afrique, en Chine et au Japon ; ces chiens ne marquaient pas l'arrêt. Vint la chasse au filet, dans laquelle le chasseur enveloppait ensemble le gibier et le chien sous le même épervier en mailles ; le chien alors dut marquer par son arrêt la place du gibier et rester immobile, « couché » à terre ; de là le nom de chien couchant qui lui est resté. Il continua à arrêter avec la chasse à armes à feu.

De nos jours, on a perfectionné le dressage : nous avons les chiens à grande quête, les chiens à courte quête, les chiens d'arrêt pour le bois, pour le marais, etc. Et, bientôt, si l'on continue à chasser en France, comme on chasse beaucoup trop aujourd'hui, c'est-à-dire presque exclusivement avec des rabatteurs, on n'aura plus besoin de chiens d'arrêt ; les chiens qui rapportent suffiront. En Angleterre, en Allemagne, où l'on chasse surtout au rabat, le chien qui quête, arrête et rapporte est inutile, le « retriever » suffit ; et quand dans ces pays on chasse devant soi, quand on va à la recherche du gibier, que l'on pratique en un mot notre bonne vieille chasse française, on a le braque, l'épagneul ou le griffon pour quêter, arrêter et rapporter.

Qu'est-ce donc que ce fameux pointer tant vanté ? Tou simplement un braque espagnol ou français, en tous les cas importé de France, affiné, devenu très élégant, ayant gagné en finesse du nez, mais ayant perdu en intelligence. Car le pointer n'est pas un chien intelligent. Certes, il évente loin, très loin, une compagnie de perdreaux ou un lièvre, il arrête admirablement ; mais ne lui demandez point de rapporter, car un pointer dressé au rapport perd ses qualités. Le setter n'est autre chose que notre épagneul avec les qualités du... pointer.

Avec un pointer ou un setter, il faut un retriever pour rapporter le gibier ; alors la chasse devient intéressante. Votre « english » sait battre un champ, il file loin devant vous et point n'est besoin de le suivre ; quand il est bien dressé, laissez-le faire seul, à 4 ou 500 mètres il évente le gibier et vous le voyez s'avancer doucement ; le voilà en arrêt ; sans vous presser, rejoignez-le, vous arriverez toujours assez à temps pour tirer un gibier que vous rapportera le retriever.

Wild Rake Rake, setter, à M. Jean Côte (de Lyon).

Dash, de St-Paul-de-Varax, cocker, à M. Jean Côte.

Elf, de St-Paul-de-Varax, pointer, à M. Jean Côte.

Maud, de St-Paul-de-Varax, pointer, à M. Jean Côte.

Avec le braque ou l'épagneul, c'est une autre affaire ; certes ils ont bon nez, mais c'est à 100 mètres de vous qu'ils travailleront, jetant à chaque instant un coup d'œil en arrière pour voir si vous les suivez. Leur arrêt est aussi beau, aussi « cataleptique », aussi tenace que celui du pointer ou du setter ; mais avec eux vous avez au moins l'avantage de les voir rapporter les pièces que votre fusil aura abattues. Eux seuls suffisent à la besogne et s'en acquittent fort bien. De plus, et cela n'est pas à dédaigner pour qui aime les chiens, les chiens français sont, en général, beaucoup plus caressants, parce que plus intelligents, que les chiens anglais.

Pour nous résumer, le chien français est indubitablement plus complet que son congénère d'Angleterre. Les chasseurs modestes, et le nombre en est plus grand que celui des autres, trouveront encore peut-être mieux leur affaire dans le bâtard sans race bien précise, mais aussi bon au rapport qu'à l'arrêt.

PAUL MÉGNIN.

LE JEU DU TONNELET

Le départ.

Le corps étendu sans raideur, les chevilles jointes, les mains écartées, le ventre reposant sur le tonnelet. Tout l'effort doit porter sur la cage thoracique.

Le jeu que nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs est, en même temps qu'un amusement, un exercice d'entraînement et d'assouplissement très utile, sous une forme un peu bizarre. Il est assez délicat à réussir, mais les chutes qu'il occasionne sont dépourvues de toute espèce de gravité.

LES Anglais n'exportent pas seulement les cotonnades, ils inondent aussi l'ancien et le nouveau continent d'appareils plus ou moins ingénieux destinés, si l'on en croit d'intelligents prospectus, à équilibrer les actes cérébraux et les actes musculaires ; ce sont des « exercisers » de toute forme, de tout calibre, qu'une pluie de « testimonials » célèbrent avec des accents d'une insoupçonnable sincérité.

Cette fois, le génie sportif anglais a doté le monde d'un appareil facile à se procurer, et que nous employons généralement à un autre usage que celui auquel il est, sans préjudice des services qu'il rend déjà, désormais destiné.

Il s'agit du « tonnelet ».

Le « tonnelet » est un petit tonneau vulgaire, qui a logé, comme c'était son devoir, de la colle ou du porto, et que l'on a nettoyé soigneusement pour lui permettre de parcourir une nouvelle carrière.

L'homme qui fait du « tonnelet » doit rouler, dans l'axe de l'appareil, en présentant successivement le ventre et le dos, sur le tonnelet qui roule, lui aussi, en sens inverse, sur un plan horizontal.

Troisième mouvement.

Ce mouvement n'est que le parachèvement de l'effort musculaire. La jambe droite sert alors de levier et détermine le mouvement de rotation.

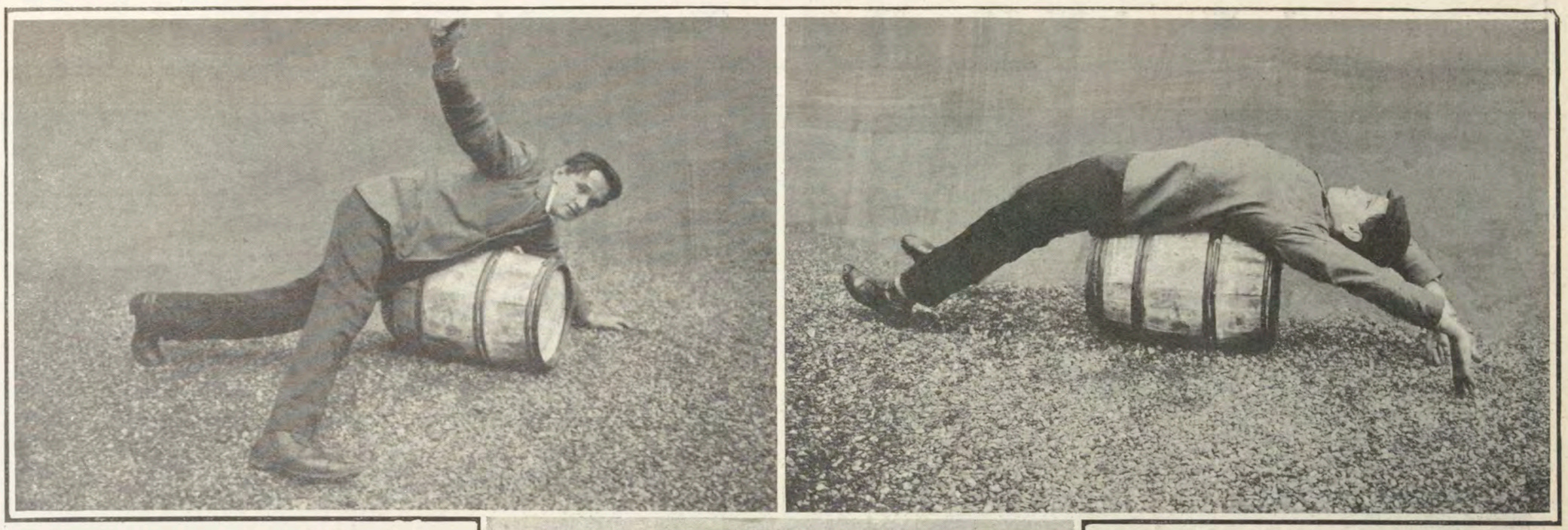
Deuxième mouvement.

Le deuxième mouvement réunit l'effort musculaire des jambes et des reins. Les mains n'y participent que comme soutien.

Quatrième mouvement.

La jambe et le bras gauches servent d'arcs-boutants et permettent au sujet de faire reposer le dos sur le tonnelet. Le moment est périlleux...

Le quatrième mouvement s'accuse et se précise. Cette figure est nécessaire à la compréhension de ce qui suit.



Ça y est ! le cap redoutable est franchi sans accident. Le tonnelet, sous l'impulsion qui lui est donnée, a tourné sans encombre.

C'est l'image de deux roues dentées.

Le but à atteindre, bien que ce sport naissant n'ait pas encore ses règles codifiées et qu'il ait donné lieu déjà à des interprétations ultra-fantaisistes, est de développer la cage thoracique et de diminuer l'effort.

« L'effort », a dit excellemment F. Lagrange, est une contraction de tout le corps ayant pour but de comprimer énergiquement tous les os du squelette afin de former de ces différentes pièces mobiles un tout rigide, capable de donner un point d'appui solide aux muscles agissants.

Tout exercice d'entraînement a pour but de diminuer l'effort, c'est-à-dire d'opérer des contractions musculaires avec la plus complète liberté d'esprit possible.

L'arrêt.

Le mouvement de rotation est terminé, c'est-à-dire que le tonnelet a fait un tour sur lui-même de droite à gauche ; le sujet a fait un tour de gauche à droite.

Il s'agit maintenant de reprendre la position normale et de remettre la jambe droite dans la verticale.

Il semble que le cerveau, instrument du travail musculaire aussi bien que du travail intellectuel, est accaparé par les muscles quand ceux-ci doivent donner toute la force possible ; dès lors, la pensée n'en a plus la libre disposition et ne peut se manifester avec sa lucidité habituelle.

La vogue croissante du tonnelet s'explique, parce qu'il paraît résumer l'ensemble des mouvements exécutables dans l'intention que nous avons indiquée.

Si l'on veut bien retenir les figures que nous publions, s'y conformer et s'exercer doucement, sans précipitation, on deviendra, au bout d'une quinzaine, un « barrelman » — néologisme nécessaire — absolument accompli.

L D'HAMPOL.

Une nouvelle Publication Pierre Lafitte

Il s'agit d'un journal destiné aux enfants, un journal illustré, en couleurs, à la fois amusant et élégant avec beaucoup d'images drôlatiques, mais dont ni l'esprit, ni la forme ne présenteront cet aspect grossier qu'offre trop souvent ce genre d'illustration ; un journal où il y aura non seulement des dessins comiques mais aussi des aventures, des histoires, un roman, des concours, des jeux, bref, tout ce qui enchante l'imagination des petits ; un journal, enfin, qui reflétera exactement les désirs des gentils garçonnets et des élégantes fillettes que sont les enfants, les frères ou les sœurs de nos lecteurs.

Le premier numéro de

La Joie des Enfants

paraîtra le 1er décembre, mais, par suite d'un accident survenu aux machines, ce numéro ne représente pas encore l'idéal que nous nous en sommes formé. On en jugera par ceux qui le suivront.

Le second numéro de la *Joie des Enfants* paraîtra le jeudi 8 décembre et contiendra comme prime un superbe jeu en couleurs : *le Jeu de la Ménagerie.*

Le troisième numéro de la *Joie des Enfants* paraîtra le jeudi 15 décembre, et le quatrième, qui paraîtra le jeudi 22 décembre, sera un numéro de Noel tout à fait exceptionnel, contenant de très nombreuses attractions. Il ne sera pas vendu plus cher que les autres, c'est-à-dire 15 centimes.

L'abonnement d'un an à la *Joie des Enfants* ne coûte que 8 francs.

Le numéro de Noël de la Vie au Grand Air

Nous sommes heureux d'annoncer à nos abonnés et lecteurs que nous leur préparons pour le 20 décembre un numéro de Noël qui sera un véritable cadeau artistique.

Sous une couverture en quatre couleurs d'une actualité symbolique, nos lecteurs trouveront, outre le numéro ordinaire, un supplément de huit pages, illustré en quatre couleurs :

Sports d'autrefois et d'aujourd'hui

Les deux maîtres de la plume qui ont nom

HUGUES LE ROUX et PIERRE LOUŸS

ont bien voulu leur présenter, celui-ci le sport antique, celui-là le sport moderne que symbolisèrent d'autre part en de délicieuses et antithétiques aquarelles les délicats artistes

LORANT-HEILBRONN, LUCIEN METIVET et LANOS.

Nos lecteurs trouveront en outre dans ce numéro une double page hors texte en quatre couleurs, contenant les portraits des huit hommes désignés par leur plébiscite comme les champions dans chacun des huit sports que nous leur avions proposés.

Ce hors-texte dû au pinceau de WIDHOPF constitue une prime d'une véritable valeur artistique que tous voudront conserver et faire encadrer.

Ce numéro, qui sera vendu un franc, sera sûrement rapidement épuisé, aussi prions-nous nos lecteurs de prendre la précaution de le commander d'avance et d'urgence à leur marchand de journaux. Il sera envoyé gratuitement à tous nos abonnés, anciens et nouveaux.

Le Costume féminin idéal pour l'automobile

Nous avons dit que nos confrères de *Femina* avaient eu l'excellente idée d'organiser un grand concours dont le sujet était

Le Costume féminin idéal en Automobile

C'est au Salon de l'Automobile, qui s'ouvrira, on le sait, au Grand Palais, le 9 décembre, que se fera l'exposition des envois de ce Concours. Le grand nombre d'adhésions reçues dénote avec quel empressement l'idée a été accueillie par les couturiers, les modistes parisiens, ainsi que par tous ceux qu'intéressent les questions de la parure féminine.

Nous appelons l'attention des lecteurs de la *Vie au Grand Air* qui ne manqueront pas d'aller tous visiter le Salon du Grand Palais sur l'Exposition du

Concours du Costume féminin en Automobile

qui occupera toute la salle A, une superbe galerie de 60 mètres sur 12.

Pour permettre d'examiner dans tous les détails les nouvelles créations pratiques et élégantes des concurrents, l'exposition des envois a été disposée de telle sorte que les visiteurs puissent circuler librement autour de chacune des petites expositions partielles.

La clôture de l'Exposition aura lieu le 27 décembre. Chaque matin, à partir de l'ouverture et autant qu'il sera nécessaire, le distingué Jury, composé de sportsmen et d'artistes parisiens, qui a bien voulu accepter de juger le Concours procédera à l'examen des envois.

LE DERNIER TOUR DE PISTE DE BRÉCY

(Temps gris, vitesse des coureurs 91 kil. à l'heure.)

(Cl. Raisin.)

L'infortuné coureur cycliste Brécy est mort à l'hôpital Boucicaut vendredi dernier, 25 novembre, des suites d'une chute terrible faite douze jours auparavant, au Parc des Princes, durant un essai de record de l'heure. Notre photographie a été prise du haut du petit virage où eut lieu la chute, quelques instants avant que celle-ci ne se produisit.

Brécy marchait à ce moment à 91 kilomètre à l'heure, derrière la motocyclette de Bertin, quand la fourche de cette dernière se rompit et les deux hommes furent projetés sur le sol. Brécy, un des coureurs français les plus estimés, était âgé de 32 ans et laisse une veuve et trois enfants, dont l'aîné n'a que huit ans.

La *Vie au Grand Air* dans le Midi. — Un Concours de Pêche

La saison du sport ne meurt pas. Sur l'empire sportif, comme sur celui de Charles Quint, on peut dire que le soleil ne se couche jamais. Quand les frimas nous contraignent à fermer vélodromes et champs de courses, le Midi ouvre les siens. Notre collaborateur Paul Hamelle, a pris une série d'instantanés sur la vie au grand air dans le Midi, dont nous publions aujourd'hui les premiers.

Le Concours de Pêche à la ligne de Palavas-les-Flots.

Et tout d'abord un scrupule m'arrête. Ce titre n'est-il pas un pléonasme ? La vie du méridional se passant par définition au grand air, sous le toit bleu du ciel, ne suffirait-il pas d'écrire tout simplement : « la Vie dans le Midi », en tête de cette série d'études et de croquis sportifs que je commence aujourd'hui ?

Vous me direz : « Tartarin n'est point un athlète, car Tartarin parle et l'athlète agit. Nous n'avons que faire ici de Tartarin. »

Pardon ! Tartarin, depuis qu'il a chassé le lion, conquis les Alpes, fondé des colonies, Tartarin s'est métamorphosé ; il se métamorphose tous les jours. Il parle encore, certes, et ce serait grand dommage qu'il ne parlât point ; mais il agit aussi ; il est devenu sportsman, comme tout le monde. La fièvre automobile s'est emparée de lui qu'avait déjà séduit la petite Reine. Et s'il ne pratique pas tous nos jeux, il a ses jeux qui en valent d'autres : vous en savez quelque chose, vous tous qui avez applaudi les virtuoses de la pelote. La pelote, il est vrai, n'est pas le fait du Tartarin de Tarascon ; mais celui-ci a le mail ; il a la boule, dans le genre doux ; et dans le genre violent, il a ses corridas de taureaux de la Camargue ; enfin et surtout, Tartarin est pêcheur, pêcheur il est dans l'âme !

Transportons-nous, par la pensée, à Palavas-les-Flots, le 15 novembre 1904. Le ciel est radieux « comme c'est sa coutume » là-bas ; le village en liesse ; la gare vient de jeter sur le sable un flot bavard d'hommes hérissés de gaules, toute une armée de roseaux pensants peut-être, mais parlants certes, et je n'ose pousser la métaphore jusqu'à dire gesticulants.

M. Mathieu, vainqueur du Concours.

Pourquoi cette invasion et cet émoi ? Eh ! parbleu, c'est que la « Société des Chevaliers de la Gaule » donne sa première grande fête sportive, son Concours d'inauguration. Le 15 novembre, c'est un peu tard ! A cette époque, le petit loup — *lupus labrax*, pour les érudits — a déjà déserté l'étang trop froid ; la fine lesse — mulet — rôde au large des rochers.

Un groupe de Concurrents attendant le tirage au sort des places.

Seule, ou presque, la plie reste dans le canal. Mais la Société, qui compte déjà plusieurs centaines de membres, était pressée d'agir, de « fen du brut », de faire du bruit, pour signifier au monde sa naissance, — naissance ou mieux résurrection, car il y eut jadis une Société de pêcheurs à la ligne, à Montpellier.

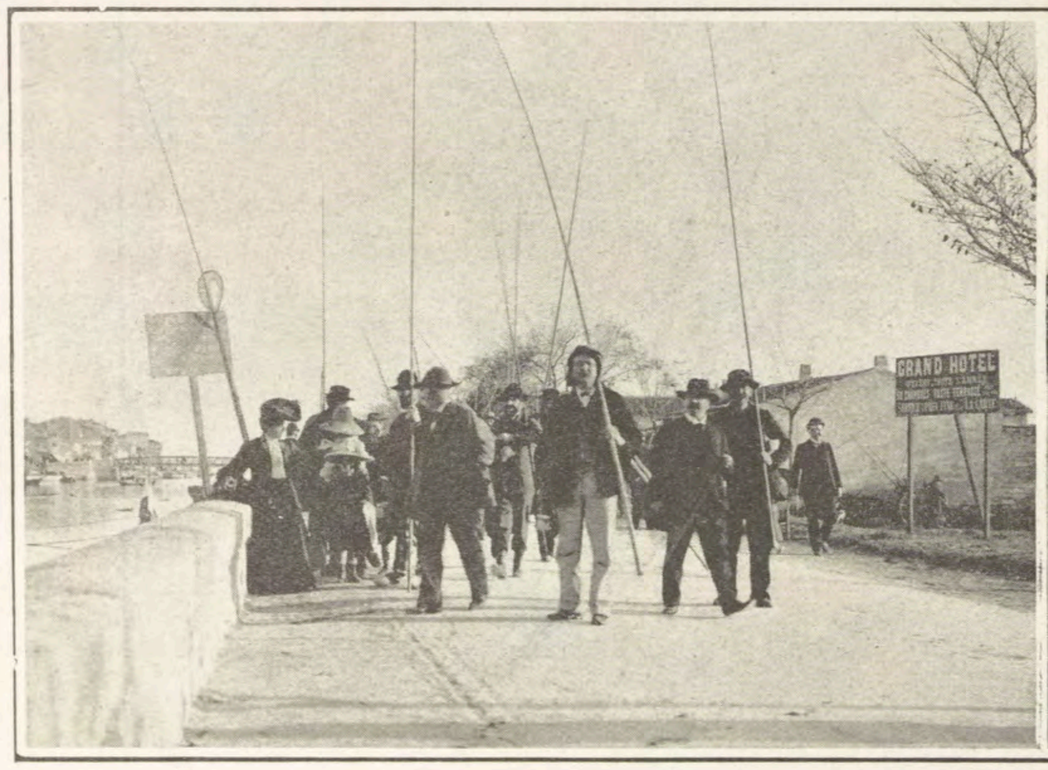
A 2 heures, donc, tout le monde est à son poste. Le coup d'œil est tout à fait pittoresque, de cette forêt de bambous et de roseaux rangée le long du canal, avec, sur la route, la foule des curieux, cyclistes, chauffeurs, piétons accourus de la ville. L'organisation, impeccable, fait honneur à M. le comte Focques, président ; à MM. Cerf et Albiger, vice-présidents ; à MM. Villard, Albouy, Petit-Prost, et à tous leurs dévoués collaborateurs que je ne puis nommer.

Ici j'emprunte les détails au compte rendu officiel de la journée. « L'on procède d'abord à la distribution des amorces ; ensuite, chaque sociétaire vient, à l'appel de son nom, tirer le numéro du poste que le sort lui réserve. A 2 heures et demie, deux coups de feu retentissent... » toutes les gaules s'inclinent ; le Concours est commencé. « Deux minutes ne se sont pas écoulées, que des acclamations partent du poste 28 ; c'est M. Vaisset qui vient de piquer le premier poisson ; il est 2 h. 34 », et, pendant une heure et demie, la séance continue. Nos chevaliers rivalisent d'ardeur et d'adresse, mettant sur les dents « les contrôleurs qui constatent les captures et les étiquètent... Mais tout a une fin... Deux coups de feu sont encore tirés. Le Concours est terminé. »

« Quatre-vingt-cinq pièces, tel est le bilan de la journée », non pas même de huit heures, mais d'une heure et demie tout juste ! Vous voyez que, quand ils s'en mêlent, nos Chevaliers font autre chose que tremper du fil dans l'eau !

(Clichés Chatin).

PAUL HAMELLE.



Les concurrents se rendent à leur place.

M. Cerf, vice-président du Concours, contrôlant la ligne d'un concurrent.

UN PARC A GIBIER AUX CHAMPS-ÉLYSÉES

Une des volières de l'Exposition d'Aviculture.

La semaine dernière, les serres de la Ville de Paris, au Cours-la-Reine, retentirent de joyeux cocoricos. La Société Nationale d'Aviculture y donnait son annuelle exposition, à laquelle, pendant trois jours, défila un nombreux public.

Le « coin » le plus intéressant de cette exposition était à coup sûr une immense volière dans laquelle un éleveur de gibier avait réuni une collection complète de tous les gibiers de nos chasses de France : chevreuils et daims, faisans des bois ou versicoles, perdreaux et canards sauvages, lièvres et lapins, voire même les gibiers exotiques que l'on a depuis quelques années essayé d'acclimater en France.

Les nouvelles Primes offertes aux Abonnés

DE LA VIE AU GRAND AIR

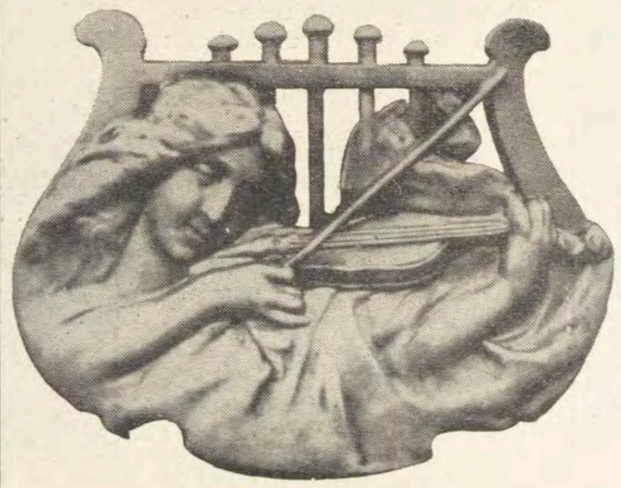
Au moment où approche l'époque des étrennes, la *Vie au Grand Air*, désireuse d'offrir à ses abonnés un souvenir qui, par sa valeur et son caractère de luxe, sera apprécié par tous, a décidé de les faire jouir des avantages offerts aux abonnés de *Femina* et de *Musica*.

Les anciens abonnés de la *Vie au Grand Air* pourront profiter de ces primes en renouvelant dès maintenant leur abonnement.

La Broche fétiche "Femina"

Cette délicieuse broche, due au maître Beaudouin, représente un éléphant patiné argent se détachant sur un fond de feuilles de lataniers finement ouvragées et patinées or. Il tient dans sa trompe l'escarboucle rouge. Il suffit de le demander en s'abonnant à la *Vie au Grand Air* et de joindre au montant de l'abonnement 3 fr. 50 pour l'écrin modern-style et les frais. Etranger, 6 francs.

LA BROCHE FÉTICHE



LA BOUCLE DE CEINTURE

La Boucle de ceinture "Musica"

Cette délicieuse boucle en patiné or, art nouveau, a été créée par l'artiste joaillier Beaudouin. Ce bijou, qui serait certainement vendu de 18 à 20 francs, rue de la Paix, sera envoyé à tout abonné de la *Vie au Grand Air* qui en fera la demande ; il suffit simplement d'ajouter 3 fr. 50 au montant de l'abonnement pour l'écrin modern-style et les frais divers. Etranger, 6 francs.

LE 15 JANVIER

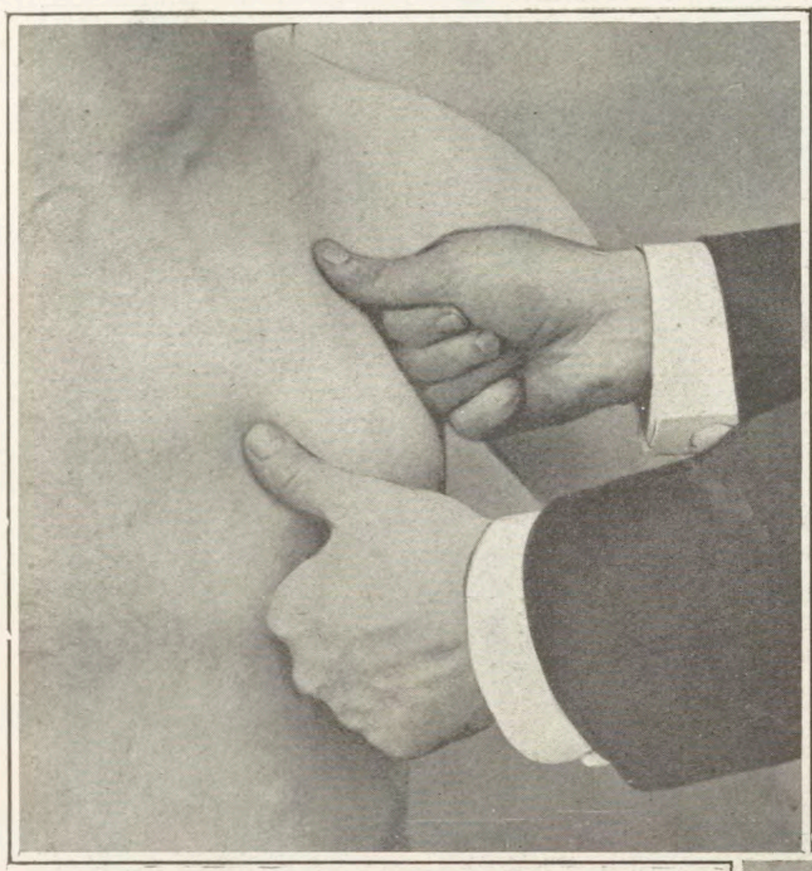
Mes Mémoires

par SARAH BERNHARDT

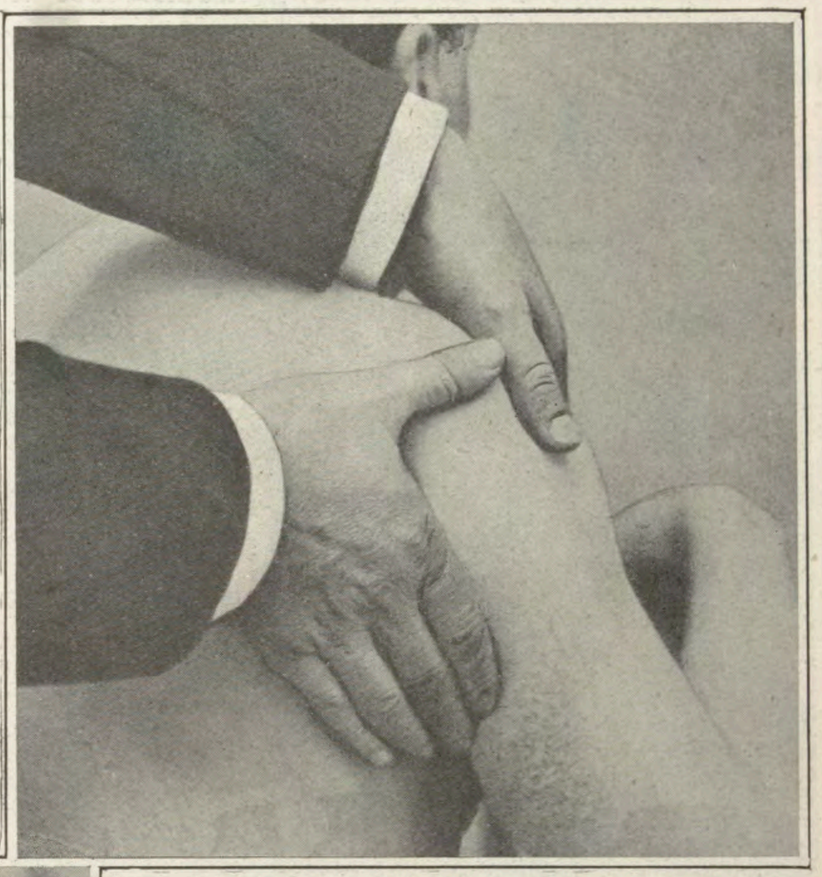
JE SAIS ?

? TOUT

UNE LEÇON DE MASSAGE SPORTIF



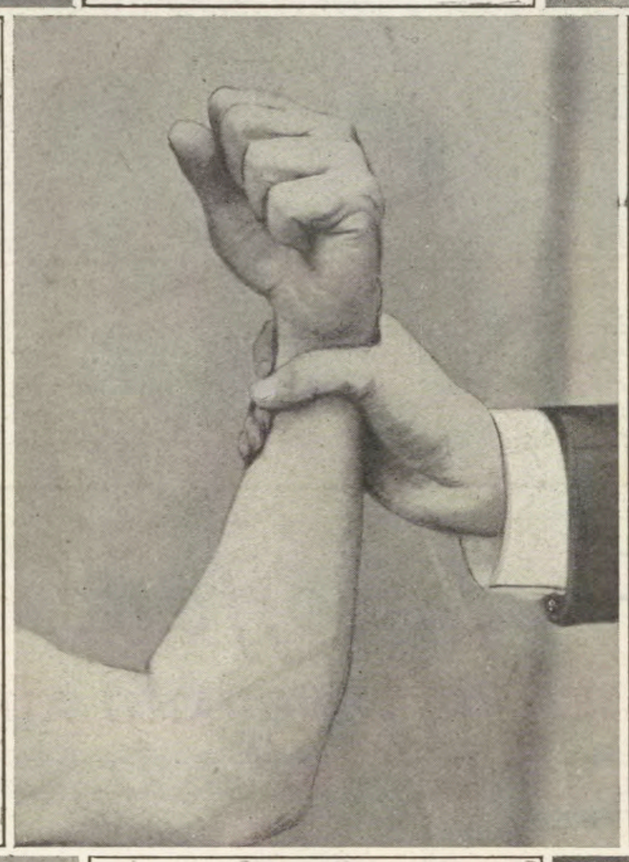
Voici contre les chutes, les coups, toutes les blessures par choc, ou faux mouvements, dont les amateurs de sports athlétiques sont les victimes obligatoires, un remède bien simple : le massage. Dans la plupart des cas, il suffit à remettre sur pied un homme brusquement arrêté dans son effort par un subit engourdissement local. Comment masser, comment bien masser? La petite leçon de massage photographique que l'un de nos collaborateurs a demandée au docteur spécialiste Marato indiquera à nos lecteurs les principaux et les plus pratiques tours de mains du masseur.



Le massage des muscles de la poitrine.

Un endroit rarement blessé directement. En cas de douleur occasionnée par le froid, ou même de chute sur l'épaule, ramener la circulation par un pétrissage actif effectué avec les pouces, les autres doigts du masseur repliés vers la paume de la main.

LE massage est à la mode. C'est un des remèdes du jour. On l'emploie dans toute occasion et dans toutes les maladies. On écrit à son propos de gros livres techniques où il est démontré clair comme le jour que c'est le seul remède efficace contre toutes les maladies connues et inconnues. Avez-vous une fracture? Massage. Des troubles d'intestins? Massage. Etes-vous neurasthénique? Massage. Nous n'entrerons pas ici dans d'aussi profondes considérations! Saluons en passant l'idée du retour à une thérapeutique peut-être plus rationnelle, en tout cas plus naturelle que celle des produits dits « drogues » par la sagesse populaire. Nous nous occuperons uniquement du massage pratique, utilisable sur un terrain de sport, où la gloire du muscle ne va pas sans quelques horions, contorsions et autres accidents du même genre. Il faut entendre ici, d'ailleurs, que par



L'épaule.

En cas de chute sur l'épaule, si vous n'avez pas la clavicule cassée, ce qui est déjà quelque chose, un pétrissage énergique et quelques frictions avec la paume de la main sur la région luxée rendront toute sa souplesse à cette importante articulation.

extérieure provoquée sur une partie du corps active, dans cette partie, la circulation du sang dans les veines et de la lymphe dans les vaisseaux lymphatiques, en même temps qu'elle avive la sensibilité et provoque dans les muscles un afflux plus considérable de sang artériel; en d'autres termes, que cette excitation assure d'une façon plus rapide l'élimination des toxines et la nutrition par le sang non souillé. Et ceci fera de suite comprendre deux choses : 1° l'utilité du massage général, dans les cas de grandes fatigues, la sensation de fatigue étant proprement causée par l'accumulation momentanée de toxines dans l'organisme; 2° la nécessité de masser dans presque tous les cas, — surtout lorsqu'il s'agit des membres — en dirigeant les mouvements de massage des extrémités des membres à leur attache avec le tronc du poignet vers l'épaule par exemple, puisque c'est le sens même des vaisseaux qui ramènent vers les organes

En cas d'entorse.

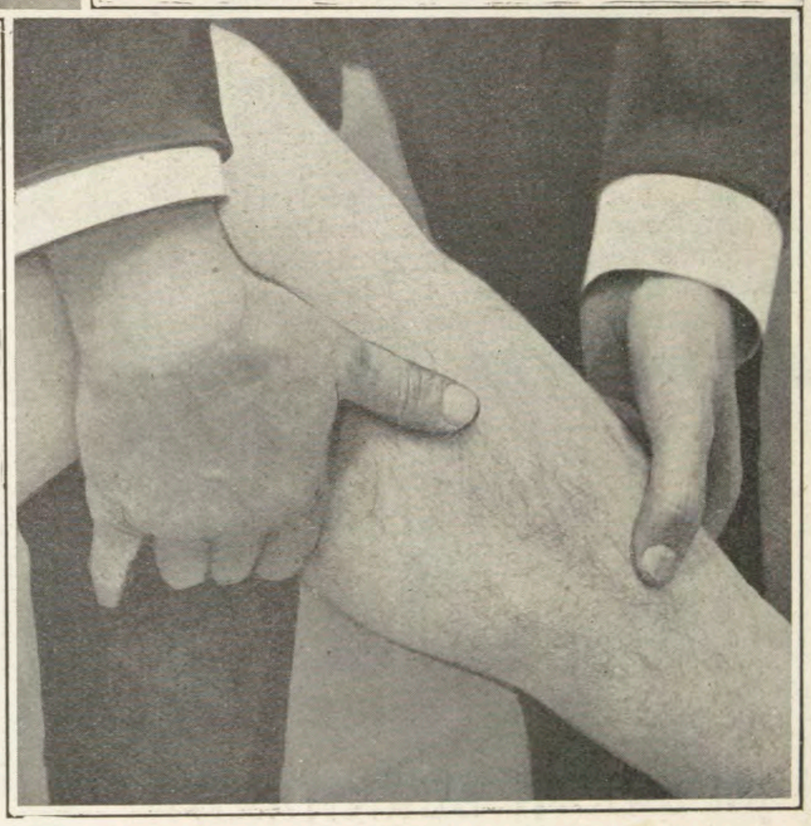
Massage au niveau de la cheville : les frictions sont faites avec les pouces, très doucement d'abord, de plus en plus fort ensuite, en remontant vers le mollet.

Mouvement passif du bras.

Utilisé avec succès dans les cas de chute violente, qui engourdissent brusquement le bras. Un ami obligeant fera mouvoir l'avant-bras du blessé, doucement d'abord, plus vite ensuite, et rendra ainsi plus active la circulation du sang.

sports nous entendrons seulement les sports athlétiques proprement dits, négligeant leurs indirects succédanés, tels que les exercices physiques certes, mais d'une nature spéciale, pratiqués par des hommes respectables, bien connus sous le nom de « vieux marcheurs », pour lesquels cependant le massage constitue un traitement reconstituant des plus appréciables.

La pratique du massage, d'un usage courant chez les rebouteurs, sorciers et autres empiriques dont les succès curatifs sont parfois stupéfiants, repose scientifiquement sur ce fait que l'excitation



Massage de la jambe.

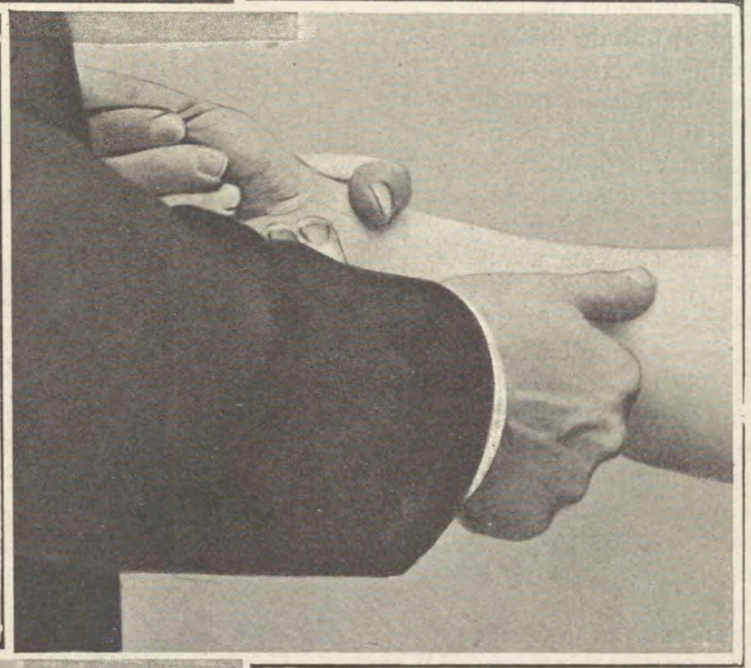
A pleines mains, les pouces portant toujours les premiers, en remontant de la cheville au genou. A recommander aux joueurs d'association qui ne portent pas de jambières.

centraux le sang vicié par son passage à travers une partie de l'organisme ; d'autant que ces mouvements de massage provoquent en même temps dans les vaisseaux, qui apportent au contraire le sang frais du cœur aux organes, une sorte d'appel qui active la circulation.

Les masseurs professionnels emploient couramment un grand nombre de manipulations diverses, pour provoquer à la périphérie du corps l'excitation bienfaisante dont je viens de parler. D'aucuns — qui abusent un peu — préconisent la *compression*, le *foulage*, la *pression*, les *hachures*, les *frottements*, les *frictions*, la *percussion*, le *sciage*, l'*écrasement*, l'*extension*, les *ébranlements*, les *grincements*, le *pointillage*, etc. Ils sont trop. D'autres, plus sages, reconnaissent simplement les *frottements*, les *frictions*, les *pétrissages* et la *percussion*. Ce qu'il faut retenir de ces discussions, qui se ramènent, je le crains, à des querelles de mots, c'est la nécessité de ramener ou de provoquer, dans une partie du corps, une circulation active du sang, par tous les moyens possibles. Nous nous arrêterons aux plus simples.

Le massage du torse.

A droite, pétrissage des muscles de l'épaule ; à gauche, friction des muscles dans le sens des vaisseaux, afin de faciliter la résorption des toxines qui occasionnent la fatigue.



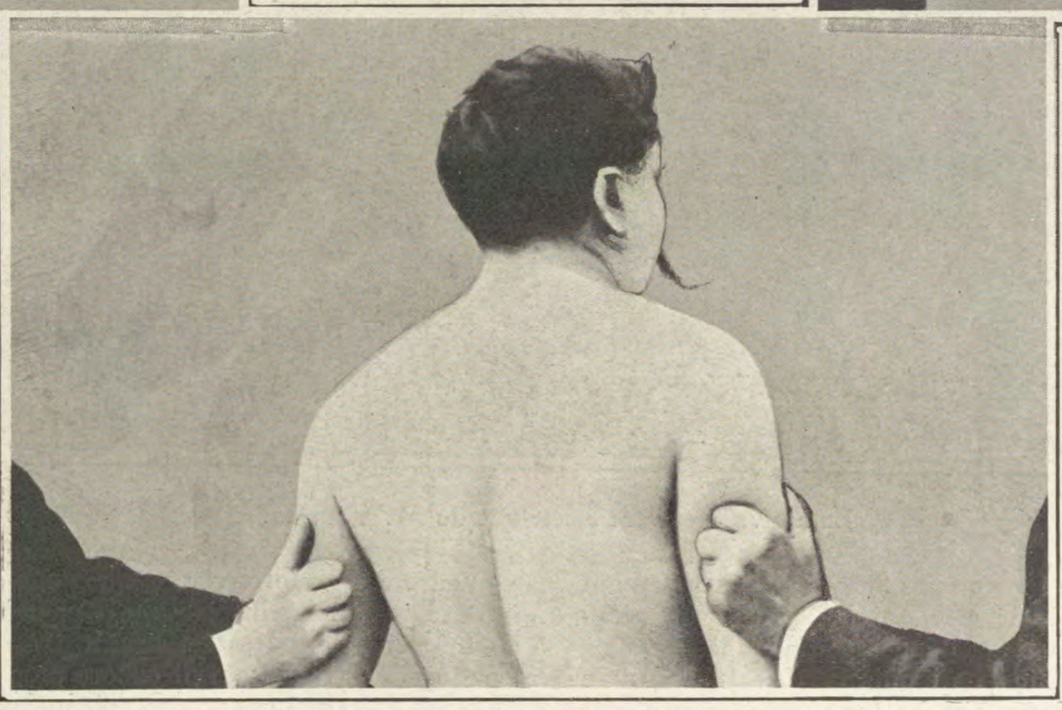
Les *frictions* sont généralement faites la main plate étendue, portant de toute sa surface sur la partie à masser.

Pour les percussions et les pétrissages, point n'est besoin d'oindre la partie malade, ce qui rendrait les opérations plus difficiles et peut-être atténuerait l'importance de leurs résultats.

Et voilà simplement l'essence du massage. Avec ces quelques principes, un peu de force dans les bras et les mains, un peu d'intelligence dans l'application, on peut soulager bien des douleurs. Les épanchements locaux de sang ou de synovite sont enrayés ; la souplesse revient aux membres, un moment engourdis. C'est dire trop peu sur un si gros sujet ; ceux qui se souviendront simplement que le massage a pour but de rétablir, par les moyens les plus naturels, un organe blessé dans son fonctionnement normal, auront compris la moitié de l'art du masseur. Ils iront doucement d'abord, avec précaution, puis, petit à petit, de plus en plus fort, et lorsqu'ils sentiront la douleur de la blessure diminuer peu à peu jusqu'à disparaître sous l'action continue et régulière de la manipulation du massage, ils auront presque provoqué la guérison complète. Il importe que ceux qui aiment les sports athlétiques s'entraînent à pratiquer ces petites opérations noviciales, de façon à pouvoir faire à l'occasion la preuve rapide que, si quelquefois l'athlétisme provoque des blessures, on peut le plus souvent les guérir vite.

A. FOUCAULT.

Pétrissages et frictions de l'avant-bras, pratiqués de la périphérie vers le centre.



Massage général.

En cas de fatigue générale ou d'épuisement, il faut masser partout ; comme il n'y a pas douleur, on peut pétrir franchement les muscles du patient ; on commence généralement par les bras.

Frictions des muscles de l'avant-bras de la périphérie vers le centre.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Comment on pose une pastille

(*Suite.*)

COMMENT PASSER LA DISSOLUTION. — NOS BOIS A SOUDER MICHELIN. FRAPPAGE AU MARTEAU. — VÉRIFICATION NÉCESSAIRE A LA REMISE.

Voici pourquoi nous conseillons de mettre plusieurs couches, légères, de dissolution. La dissolution, en séchant, forme une sorte de pellicule ; si donc la couche de dissolution était trop épaisse, la pellicule qui se formerait à la surface empêcherait de sécher la dissolution dans toute sa masse et, par conséquent, la partie en contact avec le caoutchouc, c'est-à-dire le dessous de la couche, ne serait pas au même degré de siccité que la surface. En appliquant plusieurs couches très légères successivement et en les laissant sécher au fur et à mesure, il se forme plusieurs pellicules bien adhérentes. Ces couches sèchent parfaitement dans toute leur épaisseur, qui est infime, et elles en arrivent à n'en former en réalité qu'une seule. Lorsque la dernière couche est bien sèche, il faut appliquer l'une sur l'autre les deux surfaces à coller, en ayant bien soin de ne pas mettre le doigt sur les parties enduites de dissolution, sans quoi vous risquez d'en enlever une partie et d'avoir un endroit où un décollage se produira.

Pour obtenir un collage parfait, il faut serrer fortement la pastille sur la chambre, après que l'on a exécuté la réparation. Mais cela n'est pas toujours possible sur la route, où l'on est généralement pressé de continuer son voyage. Si donc l'on opère à la remise, il est bon, pour obtenir une solidité plus grande, de faire usage de nos bois à coller, que connaissent tous les chauffeurs et qui permettent de ligaturer fortement la réparation, après son exécution. Ces bois ont l'avantage de permettre aussi la pose de la pastille sur une partie de la chambre préalablement distendue, de sorte que, lorsque l'on remonte la chambre, son élargissement au moment du gonflage n'a pas pour effet de décoller les bords de la pastille, comme cela peut se produire si elle a été collée à plat.

Tous les chauffeurs qui ont, en effet, collé des pastilles sur des chambres sans bois à souder ont pu se rendre compte que si la réparation n'est pas parfaite, le gonflage a ensuite pour effet de décoller la pastille sur les bords. L'usage de nos bois évite cet inconvénient.

Si l'on opère sur la route et sans l'aide de nos bois à souder et que l'on soit, d'autre part, obligé, par suite de manque de rechange, de remonter la chambre au plus vite, voici un procédé qui assure une adhérence plus parfaite à la réparation.

Il consiste à frapper des coups secs et assez forts sur les parties que l'on vient d'appliquer l'une contre l'autre. Pour cela, le mieux est d'employer un marteau à surface arrondie, du genre, par exemple, de celui employé par les cordonniers pour battre leur cuir. Il est évident qu'il ne faut pas se servir d'un marteau à arêtes vives ou ayant des aspérités, car l'on risquerait d'abîmer la chambre. De même, faut-il l'apposer sur une surface bien plane et non pas sur une pierre ou sur un sol rugueux, comme la route, par exemple.

De quelque façon que l'on opère, au marteau ou au bois, nous insistons sur ce fait qu'il est bon de ligaturer fortement ensuite la réparation et de la laisser sécher aussi longtemps que possible. Si donc on a opéré hâtivement et sur la route et qu'on ait été obligé de remonter assez vite la chambre dans son enveloppe, il est prudent à la remise de s'assurer que la réparation n'a pas bougé et, au besoin, de la recommencer si elle ne paraissait pas présenter toute la solidité voulue.

MICHELIN ET Cie

UNE PERFORMANCE ÉLECTRIQUE

La Course des fiacres a été l'occasion d'une manifestation d'un nouveau genre et d'un caractère très intéressant ; Védrine, que nous connaissions déjà chauffeur, carrossier et navigateur, avait endossé moralement la livrée et le chapeau haut de forme à cocarde, pour conduire, nouvel avatar, une électrique de sa fabrication ; il a l'habitude du succès et, cette fois-ci encore, tout se passa sans aucune surprise pour lui. C'est de lui-même que nous avons voulu connaître les raisons qui l'ont poussé à faire cette expérience, la voiture qu'il a conduite et les observations recueillies sur la route.

La voiture électrique expérimentée par M. Védrine est non seulement d'un tout nouveau modèle, mais d'un principe qui la classe en dehors de toutes les électriques actuellement en service, par ce fait qu'elle ne contient pas de combinateur ; depuis la plus faible vitesse de la voiture, qui est de 7 kilomètres, jusqu'à la vitesse de 25 kilomètres, dans le modèle actuel (mais qu'on pourrait facilement rendre plus vite), on passe progressivement par toutes les vitesses intermédiaires, sans jamais avoir à faire aucun couplage, ni de moteurs, ni d'accumulateurs, ni même de circuits quelconques.

Le conducteur a sous le pied droit une pédale de mise en marche avant et une de mise en marche arrière, et sous le pied gauche, la pédale de frein qui fait remonter celle des pédales de démarrage qui était baissée, dès qu'on appuie dessus et avant que le freinage ait commencé. Une fois la pédale de mise en marche baissée, elle s'enclenche et la voiture est démarrée à la faible allure d'un cheval au pas ; pour augmenter les vitesses, il suffit de manœuvrer une manette placée sur le volant de direction, à l'instar des accélérateurs des voitures à pétrole.

Nous pouvons dire, après ce que nous avons vu, qu'il n'y a pas une voiture électrique actuelle d'une aussi grande facilité de conduite et d'une pareille simplicité. Or, en électricité, plus encore qu'en mécanique, la simplicité c'est la sécurité de fonctionnement et l'économie sur la consommation de courant.

La nouvelle voiture électrique de M. Védrine.

« Vous comprenez bien, nous dit M. Védrine, que, dans de pareilles conditions, avec un moteur qui a un rendement de 90 o/o, un système de changements de vitesse qui me permet de récupérer dans les freinages 60 o/o de l'énergie dépensée dans les démarrages, j'avais le désir de montrer au public que je puis faire ce qu'aucun de mes concurrents ne peut obtenir qu'avec des batteries monstres et des carrosseries qui se ressentent fatalement du poids et de l'encombrement des accumulateurs qu'elles doivent masquer.

« Aussi, lorsque j'ai entendu parler, la veille de la course de fiacres, du chemin que ceux-ci devaient faire, qu'on disait être, d'ailleurs, de 60 kilomètres, j'ai tout de suite désiré voir ce que ma voiture pouvait donner sur un parcours très dur, comme celui choisi.

« J'ai donc pris le départ en même temps que les fiacres, dans la côte de Suresnes, avec ma voiture, munie d'une batterie d'accumulateurs de 130 ampères-heure et d'un poids de 525 kilos, caisses comprises. Cette batterie a, d'ailleurs, été prise à une autre voiture actuellement en service depuis environ un mois. J'ai alors effectué tout le parcours à une allure de 20 kil. 2 en moyenne, que j'aurais pu augmenter, si j'avais été prévenu plus tôt de cette course.

« D'ailleurs, ce n'était pas la vitesse qui m'intéressait dans cette expérience, c'était simplement la dépense totale de courant pour faire le parcours, et les qualités de la voiture, en général, au point de vue de la facilité de conduite et des à-coups donnés à la batterie pendant les changements de vitesse brusques et dans les démarrages.

« Je suis revenu enthousiasmé des résultats : les 65 kilomètres du parcours, dont une dizaine faits au pas, en défilant dans Paris avec les gagnants, ont employé 100 ampères-heure. J'aurais donc pu, une fois rentré à mon usine de Neuilly-sur-Seine, repartir et faire encore au moins 25 kilomètres.

« C'est un succès complet, qui dépasse même mes espérances, et comme je le dois, non pas seulement à des dispositions ingénieuses et à une fabrication soignée, mais à un principe tout à fait nouveau de moteur ; que ce moteur est dûment breveté, je ne craindrai pas de jeter le défi à tous mes concurrents pour la longueur du parcours, dans des conditions analogues de poids de voiture et de batteries ! »

D'autre part, c'est en les termes élogieux qui suivent que notre confrère l'*Auto* relate la magnifique performance de la nouvelle voiture électrique de Védrine.

« Au départ du Concours de fiacres de la *Presse*, on remarquait plusieurs voitures électriques, mais aucune n'a pu faire le parcours complet. Aussi le bon Védrine est rayonnant ; consommation extra-faible, parcours excellent à une moyenne de 20 kilomètres à l'heure, ce qui est très joli pour une voiture non préparée pour ce circuit.

« La batterie, contrôlée officiellement au départ, marquait 90 volts au repos et à l'arrivée 86 volts. Voilà une consommation excessivement faible pour un véhicule construit pour une vitesse maxima de 23 kilomètres à l'heure en palier et qui, ayant marché à l'allure moyenne de 20 kilomètres à l'heure, a dû souvent rouler à grande vitesse pendant certaines parties du parcours.

« Védrine, pour prouver ce que peut faire la voiture après ce circuit, l'a mise encore à notre disposition pour continuer nos courses dans la soirée.

« Le véhicule, après le circuit très dur du raid de la *Presse*, nous a reconduit dans Paris, et fait encore plus de 25 kilomètres.

« Nous voilà enfin avec une voiture confortable et pouvant faire le service que l'on est en droit de demander à une électrique dans Paris et dans la banlieue, soit environ 80 kilomètres dans la journée, et loin des électriques qui font difficilement un tour au Bois et l'aller au théâtre le soir. Voiture légère par excellence dont la batterie ne pèse que 500 kilos, la plus légère des voitures électriques sur le marché.

« Les voitures vendues font trop souvent 60 kilomètres en théorie, mais en pratique et en terrain accidenté, elles arrivent à peine à couvrir de 30 à 35 kilomètres.

« Du reste, les quelques voitures qui, hier, ont voulu faire le parcours, ont donné plus d'envergure au succès du coupé de Védrine, dont nous entendrons encore parler au Salon.

« Ce coupé a été fort admiré par les loueurs de Paris et non des moindres, qui ont suivi le raid, et qui ont été émerveillés d'un pareil résultat, et, surtout, de l'état de la batterie de la voiture à son arrivée au dernier contrôle. »

Nous ne pouvons que souhaiter à Védrine pour ses voitures électriques le succès commercial qu'il mérite.

Nous aurons du reste, dans le courant de l'année prochaine, plusieurs concours de véhicules électriques, et nous sommes certains que la voiture Védrine y figurera toujours au premier rang, comme son constructeur en a pris l'habitude pour d'autres sports.